Deutscher Bundestag **Drucksache 17/7725**

17. Wahlperiode 11. 11. 2011

Kleine Anfrage*

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Pkw-Mauterhebung in Deutschland

Am 4. Oktober 2011 hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, Pläne für die Erhebung einer Pkw-Maut vorgestellt. Sein Parteichef Horst Seehofer hatte schon am 1. Juni 2011 im Interview mit der „Passauer Neuen Presse" erklärt, dass Ziel einer solchen Maut sei, dass „deutsche Kraftfahrer nicht zusätzlich belastet werden, sondern dass andere, die unsere Straßen in Deutschland benutzen, dafür zahlen."

Gleichzeitig lehnt der verkehrspolitische Sprecher der Fraktion der FDP, Patrick Döring, gegenüber dem „SPIEGEL" vom 10. Oktober2011 die Einführung einer Pkw-Maut ab und schlägt stattdessen vor, die Grenze der Erhebung für die Lkw-Maut im Zuge der Neuausschreibung der Toll-Collect-Verträge bis 2015 von 12 Tonnen auf 3,5 Tonnen zu reduzieren.

Der Rat der Europäischen Union hat am 12. September 2011 der überarbeiteten Wegekostenrichtlinie zugestimmt. Mit der sogenannten Eurovignettenrichtlinie können externe Umweltkosten, die durch Luftverschmutzung, Lärm und Staus durch Lkw entstehen, in die Mauterhebung einbezogen werden. Die Richtlinie soll innerhalb von zwei Jahren in nationales Recht umgesetzt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Trifft es zu, dass dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Szenarien zur Einführung einer „e-Vignette auf Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen" vorliegen, wonach unter der Annahme, dass 100 Prozent der Fahrzeuge eine Jahresvignette für 80 Euro erwerben würden, rechnerisch 253 Mio. Euro von ausländischen Fahrzeuginhabern, aber 3 160 Mio. Euro von inländischen Fahrern erbracht würden?

2. Trifft es zu, dass EU-rechtlich auch Vignetten verkauft werden müssten, die für kürzere Perioden, z. B. für zehn Tage wie in Österreich, gelten, und für die entsprechend ein sehr viel geringerer Vignettenpreis gelten würde?

3. Wie bewertet die Bundesregierung unter sozialen Aspekten den Umstand, dass mit einer Vignette Wenigfahrer mit kleinen Autos, die regelmäßig fahren und damit eine Jahresvignette bräuchten, genau so belastet würden wie Vielfahrer, die z. B. als Geschäftsreisende mit einem Oberklassefahrzeuge, die jährlich mehrere zehntausend Kilometer auf deutschen Autobahnen zurücklegen?

* Die Kleine Anfrage wurde mit Schreiben vom 5. Dezember 2011 von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zurückgezogen.

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine Pkw-Vignette, die alle mautpflichtigen Fahrzeuge unabhängig von Euro-Norm und CO_2-Ausstoß mit der gleichen Abgabe belegt, den umwelt- und klimapolitischen Zielen der Bundesregierung widerspricht?

   Falls nein, inwieweit wäre eine solche „Flatrate“ für alle Fahrzeuge mit den umwelt- und klimapolitischen Zielen der Bundesregierung vereinbar?

5. Welche Abschätzungen über die absoluten Erhebungskosten für die Einführung einer Pkw-Vignette liegen der Bundesregierung vor?

6. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Erhebungskosten bei einem Jahresvignettenpreis von 80 Euro über dem Finanzierungsbeitrag ausländischer Fahrer aus einer Pkw-Vignette liegen würde, dass also schon eine schwarze Null nur durch Pkw-Mauteinnahmen inländischer Autofahrer erreicht werden könnte?

   Falls diese Auffassung nicht geteilt wird, welche Argumente sprechen aus Sicht der Bundesregierung dafür, dass die Erhebungskosten unter den Einnahmen von ausländischen Autofahrern liegen würden?

7. Welche nicht direkt monetären Kosten (Zeitaufwand für Anschaffung einer Vignette etc., Zeitverluste bei Kontrollen) werden auf Seiten der Verkehrsteilnehmer bei Einführung einer Vignette anfallen?

8. Hat die Bundesregierung entsprechende Kalkulationen durchgeführt und auf welcher Methode?

9. Sieht die Bundesregierung auch das im Bereich des Normenkontrollrats angewendete Standardkostenmodell als geeignet an, diese Kosten zu erfassen, und wie ist diese Sichtweise begründet?

10. Welcher Nettobetrag sollte aus einer Pkw-Vignette aus Sicht der Bundesregierung mindestens erzielt werden, um die Investitionslinie für Bundesfernstraßen verstärken zu können?

11. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um deutsche Autofahrer durch Kompensationen zu entlasten, und wie kann rechtssicher festgelegt werden, dass dies nicht gegen den Gleichheitsgrundsatz verstößt?

12. Inwieweit hat die Bundesregierung durch Gutachten, Studien oder Beratungsaufträge die europarechtlichen Fragen einer Kompensation für inländische Autofahrer prüfen lassen?

    Welche Gutachten, Studien oder Beratungsaufträge an wen und mit welchem Ergebnis sind dabei vergeben worden?

13. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine Kompensation inländischer Autofahrer notifizierungspflichtig bei der EU-Kommission wäre?

14. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Haltung der Kommission in dieser Frage genauso ablehnend sein wird wie bei dem von der Großen Koalition unternommenen Versuch, als Harmonisierungsmaßnahme für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe eine Rückerstattung in Deutschland gezahlter Steuern auf Kraftstoffe zu erwirken?

15. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der Straßengüterverkehr in Deutschland bisher nicht für die von ihm verursachten externen Kosten aufkommt?

    Wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

    Wenn nein, warum nicht?

16. Inwieweit hat die Bundesregierung folgenden Auftrag aus dem Energiekonzept der Bundesregierung vom 28. September 2010 abgearbeitet, und zu welchem Ergebnis ist sie dabei gekommen: „Emissionsabhängig gespreizte Nutzerkosten setzen Anreize für einen effizienten und umweltverträglichen Güterverkehr. Die Bundesregierung wird prüfen, wie die Lkw-Maut so ausgestaltet werden kann, dass von ihr verstärkt derartige Anreize ausgehen.“?
17. Welche Rechtsanpassungen aufgrund der novellierten Eurovignettenrichtlinie sind notwendig, welche Gesetze bzw. Verordnungen sollen hierfür geändert bzw. neu geschaffen werden, und wann soll diese Rechtsanpassung erfolgen?
18. Inwiefern wird die Bundesregierung bei der Bemessung von verkehrsbedingter Luftverschmutzung, von verkehrsbedingter Lärmbelastung und Verkehrsstaukosten auf die Vorschläge des „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector“ (CE Delft: 2008) zurückgreifen?
19. Falls nicht auf die Berechnungsmethoden von CE Delft zurückgegriffen werden sollte, welche alternativen Berechnungsmethoden sollen genutzt oder entwickelt werden?
20. Kann die Internalisierung externer Kosten mit der überarbeiteten Eurovignette im bestehenden Lkw-Mautsystem umgesetzt werden?
21. Welche Vertragsveränderungen sind hierzu beim laufenden Vertrag mit der Toll-Collect GmbH nötig oder kann die Eurovignette erst mit der Neuausschreibung der Verträge erfolgen?
22. Soll die Eurovignettenrichtlinie auch für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht unter 12 Tonnen gelten?
    a) Falls ja, welche Fahrzeuge sollen in die Mautpflicht aufgenommen werden?
    b) Falls nein, warum nicht?
23. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um die Umsetzung der Eurovignettenrichtlinie bis 2013 und die vorgeschlagene Absenkung der Lkw-Maut im Zuge der Neuausschreibung der Toll-Collect-Verträge bis 2015 von 12 Tonnen auf 3,5 Tonnen miteinander zu verbinden?
24. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung den Ansatz in der Eurovignettenrichtlinie, nach dem eine entfernungsabhängige Maut das beste Instrument zur gerechten und wirksamen Anlastung der Kosten ist, da eine Maut in Nutzungsintensität, -ort und -zeit variabel ist und deshalb die Höhe von Mautgebühren so festgesetzt werden kann, dass sie dem tatsächlichen Fahrzeuggebrauch und damit den von den Nutzern tatsächlich verursachten externen Kosten entspricht?
25. Wie hoch war die durchschnittlich erhobene Lkw-Maut im ersten Halbjahr 2011, und wie hoch dürfte der durchschnittliche Mautsatz für das Jahr 2011 bzw. 2012 nach dem geltenden Wegekostengutachten liegen?

    Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die mautpflichtigen Lkw die von ihnen verursachten Infrastrukturkosten in voller Höhe tragen sollten?

    Falls diese Auffassung nicht geteilt wird, aus welchen Gründen ist eine Unterdeckung der Wegekosten durch Lkw über 12 Tonnen gerechtfertigt?

Berlin, den 11. November 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333